

**立法會
發展事務委員會
會議紀要**

日 期 : 2025年4月29日(星期二)
時 間 : 下午2時30分
地 點 : 立法會綜合大樓會議室3

出席名單

出席議員及官員、應邀出席者和列席秘書及職員名單載於[附錄1](#)。
(會議程序的逐字紀錄本載於[附錄2](#)。)

I. 自上次會議後發出的資料文件

自上次會議後，秘書處曾向事務委員會發出1份資料文件
(立法會[CB\(1\)713/2025\(01\)](#)號文件)。

II. 2025年度會期餘下時間的會議安排

7月至10月例會的安排

2. 事務委員會同意按現行安排，將2025年7月及9月的例會編定於該月第四個星期二下午2時30分舉行，而2025年10月的例會則改於10月13日(星期一)上午8時30分舉行。

III. 下次會議的討論事項

3. 事務委員會同意於2025年5月27日(星期二)舉行的下次例會討論以下事項：

- (a) 工務計劃項目第3200GK號——深水埗長沙灣道聯用大樓；
- (b) 應對氣候變化的長遠防洪和海岸管理策略；及
- (c) 文物保育措施進度年度報告。

IV. 紅磡站周邊和海濱一帶用地的初步發展建議

4. 政府當局向事務委員會簡介紅磡站周邊和海濱一帶用地的初步發展建議。當局表示，有關用地大約為24公頃，當中包括約14公頃的土地和約10公頃的水體。當局建議從以下4方面將用地打造成海濱新地標，包括(a)優化大眾出行體驗；(b)提升行人暢達度；(c)搞活紅磡海濱，豐富遊人體驗；及(d)建立新地標，善用優質地段並為維多利亞港海濱增添繽紛活力。當局聯同香港鐵路有限公司於2025年4月29日起展開為期兩個月的公眾諮詢，收集持份者就紅磡站周邊和海濱用地的土地用途建議的意見。

5. 事務委員會就項目進行討論，政府當局就議員的意見和提問作出回應。曾發言的議員包括(按發言次序)：林新強議員、林筱魯議員(副主席)、劉國勳議員、劉業強議員、田北辰議員、陳月明議員、洪雯議員、陸瀚民議員、姚柏良議員、張欣宇議員、葉劉淑儀議員、易志明議員、陳學鋒議員、馬逢國議員、陳恒鑽議員、龍漢標議員及盧偉國議員(主席)。

6. 議員歡迎政府當局建議把紅磡站周邊和海濱用地發展為海濱新地標，增強香港作為首選旅遊目的地的吸引力，並將紅磡重塑為一個集居住與休閑娛樂於一身的社區。議員並就多項事宜提出關注及意見，包括發展項目的估算費用、落實模式和時間表；擬議地標性商住兩用大樓的規劃及設計；紅磡站周邊泊車位(包括商用車輛)的供應；擬議遊艇停泊設施的發展和其他推動遊艇旅遊的配套設施；以及善用現時閒置的前紅磡鐵路貨運碼頭用地作短期用途的計劃等。政府當局察悉議員就此項目提出的意見。

V. 工務計劃項目第371WF號(部分)——牛潭尾濾水廠擴展工程——主項工程——第一期；及工務計劃項目第377WF號——新界北區食水供應改善工程

7. 政府當局向事務委員會簡介以下兩項工程計劃的撥款申請，以擴充及改善北部都會區(即包括元朗及北區)的供水系統，應對不同發展項目在未來不同階段的用水需求：

(a) 371WF號工程計劃(部分)——牛潭尾濾水廠擴展工程——主項工程——第一期，按付款當日價格計算，估計擬議工程所需費用為115億3,560萬元；及

(b) 377WF號工程計劃——新界北區食水供應改善工程，按付款當日價格計算，估計擬議工程所需費用為10億7,940萬元。

8. 事務委員會就項目進行討論，政府當局就議員的意見和提問作出回應。曾發言的議員包括(按發言次序)：田北辰議員、林新強議員、林筱魯議員(副主席)、洪雯議員、姚柏良議員及盧偉國議員(主席)。

跟進行動

9. 議員支持政府當局改善元朗及北區的食水供應，並就多項事宜提出關注及意見，包括牛潭尾濾水廠擬議興建的新濾水設施的估算工程費用、擬議牛潭尾濾水廠擴展工程完成後是否足以應付新增的食水需求，以及食水管滲漏或爆裂的問題等。政府當局察悉議員就此項目提出的意見。

10. 事務委員會支持政府當局把上述兩項工程計劃的撥款申請提交工務小組委員會審議，並要求當局在相關文件內就水務署利用創新科技，例如透過建立“智管網”監測食水分配管網滲漏情況提供資料，以供工務小組委員會參考。政府當局承諾應議員的要求作出跟進。

VI. 其他事項

11. 議事完畢，會議於下午4時49分結束。

立法會秘書處

議會事務部

2025年5月15日

立法會
發展事務委員會
會議

日期 : 2025年4月29日(星期二)
時間 : 下午2時30分
地點 : 立法會綜合大樓會議室3

出席情況

出席(事務委員會委員)

盧偉國議員, GBS, MH, JP (主席)
林筱魯議員, SBS, JP (副主席)
葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, GBS, JP
馬逢國議員, GBS, JP
陳恒鑽議員, BBS, JP
劉國勳議員, MH, JP
劉業強議員, SBS, MH, JP
吳秋北議員, SBS, JP
林新強議員, JP
姚柏良議員, MH, JP
洪雲議員
梁熙議員
陳月明議員, MH
陳學鋒議員, MH, JP
張欣宇議員
鄧家彪議員, BBS, JP
龍漢標議員

缺席(事務委員會委員)

謝偉銓議員, BBS, JP

列席(非事務委員會委員)

鄭泳舜議員, MH, JP
陸瀚民議員

出席官員

議程第IV項

發展局常任秘書長(規劃及地政)何珮玲女士, JP
發展局副秘書長(規劃及地政)1潘偉榮先生, JP
發展局首席助理秘書長(規劃及地政)2區穎恩女士

議程第V項

發展局副局長林智文先生, JP
發展局副秘書長(工務)2陳志豪先生, JP
發展局首席助理秘書長(工務)3鄧啟恩先生
水務署助理署長/設計及建設馬漢榮先生
水務署總工程師/顧問工程管理侯建文先生
水務署總工程師/建設徐永儉先生

應邀出席者

議程第IV項

香港鐵路有限公司總經理 – 物業工程楊思偉先生
香港鐵路有限公司副總經理 – 物業工程任子義先生
香港鐵路有限公司總企業傳訊經理 – 物業及國際業務吳先瑩女士

列席秘書

總議會秘書(1)2何潔屏女士

列席職員

高級議會秘書(1)2容佩雲小姐
議會事務助理(1)2張婉霞女士

附錄2
Appendix 2

**立法會發展事務委員會會議
逐字紀錄本**
**Panel on Development of the Legislative Council
Verbatim record of meeting**

日 期 : 2025年4月29日(星期二)
Date: Tuesday, 29 April 2025

時 間 : 下午2時30分至4時49分
Time: 2:30 pm to 4:49 pm

地 點 : 立法會綜合大樓會議室3
Venue: Conference Room 3 of the
Legislative Council Complex

主席：各位同事，下午好。開會時間已到，也有足夠的法定人數，謝謝各位出席發展事務委員會今天下午的會議。

議程第I項，“自上次會議後發出的資料文件”。自上次會議後發出的資料文件已載列於議程上。

議程第II項，“2025年度會期餘下時間的會議安排”。事務委員會在2025年度會期餘下時間的擬議會議時間表已於席上提交，供委員參閱。

請委員注意，按照慣例，事務委員會於每月第四個星期二下午2時30分舉行例會，正如今天也是採用此安排。至於10月份的例會，由於立法會會期中止前的最後一次立法會會議編定於10月22日舉行，因此本事務委員會的例會建議提前至10月13日(星期一)上午8時30分舉行。秘書處為每次例會預留兩節會議時間，當然，如果議程較多，會議時間或要加長。對於會議安排，各位有沒有意見？因為很多事務委員會的會議本來也訂在10月較後的時間，現在都改在10月上半月舉行。大家有沒有意見？(沒有委員提出異議)沒有的話，我們就按此安排進行。

至於下一項議程，“下次會議的討論事項”。請大家參閱立法會CB(1)690/2025(01)號文件，即待議事項一覽表，以及CB(1)690/2025(02)號文件，即跟進行動一覽表。

下次例會將於5月27日(星期二)下午2時30分舉行。政府當局建議討論以下3項議題：(一)工務計劃項目第3200GK號——深水埗長沙灣道聯用大樓；(二)應對氣候變化的長遠防洪和海岸管理策略；及(三)文物保育措施進度年度報告。對於下一次會議的這3項議題，各位委員有沒有意見？(沒有委員示意)大家都同意的話，下次就討論這3項議題。

下一項議程，即今天的議程第IV項，“紅磡站周邊和海濱一帶用地的初步發展建議”。請政府官員進入會議室，有意提問的委員可以按下“要求發言”按鈕，已經有多位要求發言。我數一數，共有10位。歡迎政府同事進場。

出席是項議程的包括發展局常任秘書長何珮玲女士及其同事，也有香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)的代表。我先讀一

讀議員的發言次序：林新強議員、林筱魯副主席、劉國勳議員、劉業強議員、田北辰議員、陳月明議員、洪雯議員、陸瀚民議員、姚柏良議員、張欣宇議員、葉劉淑儀議員、易志明議員，暫時有12位。我先請政府代表使用投影片介紹文件，請常任秘書長何佩玲女士作簡介。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝主席。正如剛才主席也略有提到，我們希望利用今天的機會向大家介紹紅磡站周邊及沿海一帶的初步土地用途建議。今天除了發展局之外，也有港鐵公司的同事出席，因為他們協助我們進行關於土地用途的研究。

我先說明，這片土地，大家都應該很熟悉，是從紅磡站一路延伸出來，途經紅館，一直到海旁的用地。該位置相當優越，非常理想，而且沙中線開通之後，紅磡站成為了東鐵線及屯馬線的一個交匯點，交通相當便利。

我們的研究涵蓋的土地範圍大概有14公頃，由紅磡站一路延伸到海濱；另外還包括10公頃的水體。雖然14公頃的用地面積聽起來似乎不小，但稍後我的同事會介紹這片用地有不少的限制，因為存有很多鐵路設施，有的大家能看到，有的則看不到。雖然存有難度，因為這片土地的發展潛力實在非常優厚，我們在過去的一段時間與港鐵公司的同事一同構思如何用好這塊土地，為紅磡海濱打造新地標。

稍後我們進行詳細介紹時會向大家說明，我們對該土地用途的建議圍繞着四大主題：第一個主題是，我們希望能優化市民出行的體驗，這是甚麼意思？大家想起紅磡站一帶，會聯想到有很多公共交通運輸設施，有過海隧道轉乘站，紅磡站北邊有一個公共運輸交匯處，有很多巴士線，也有很多不同的公共交通工具。我們想藉此機會，整合過海隧道轉乘站，以及在紅磡站北面的公共運輸交匯處。除了整合之外，我們也希望可以優化乘客的候車環境，利用釋放出來的土地打造更多優質公共空間，並加以綠化。此其一。

第二，我們覺得這一區一定要做好行人連接，才可以鼓勵市民或遊客前來此地。如果大家有印象，現在從紅磡站出來，會有一條有蓋行人天橋可以通往紅館，但其設計比較老舊，所

以我們會進行翻新。另外，我們也會進行優化工作，對於紅磡站通往理工大學的兩條天橋，我們除了會翻新及進行綠化外，也會擴闊現有的行人連接。除了翻新及提升現有的行人連接外，我們也建議打造3組新的行人連接，包括：第一，我們希望打通尖東到紅磡的海濱長廊；第二，我們希望從紅磡內陸再打造一條新的行人天橋連至海濱，這是第二條新的行人連接；第三，在紅館與紅磡站之間，我們也想興建一座行人天橋，以做好接駁工作。

第三，涉及新的地標，我們會稍後詳細介紹我們的構想。首先，在臨海的地方有前紅磡鐵路貨運碼頭，形狀像是反過來的“L”字。我們建議將來在此發展低密度、低矮的建築物，當中會有綜合零售、餐飲及娛樂設施。因為這是臨海地方，所以我們要善用其優點，大家看到現在的投影片，我們會在臨海建設一座大概50層高的混合用途大樓。下面數十層會是住宅，但是我們希望善用頂層，即最高那幾層，引入比較刺激、能吸引遊人嘗試的旅遊設施，例如空中步道等，以提供不同的體驗，讓大家可從不同的高度及角度來欣賞維港，從而帶來新的賣點和景點。除此之外，我們也會利用那10公頃的水體，希望能將當中部分水體用於建設遊艇停泊設施，以提供大約200個泊位。與此同時，正因為是水體，我們也想做好水上活動這方面。

第四，我們也想用好這一塊土地。整個發展的總樓面面積共有約20萬平方米，當中住宅大概佔四成，另外大概近六成會是酒店、零售、餐飲或其他商業設施，希望整個建築群可為紅磡帶來更多活力。主要就是這四大方面，或者我把時間交給我的同事Christine再詳細為大家介紹。

主席：謝謝何珮玲常任秘書長，你真的很“熟書”。在我看來，你剛才的開場白基本上已經把投影片的內容介紹完了。我想介紹投影片能夠盡量濃縮，留多點時間讓委員提問或發表意見，好嗎？

發展局首席助理秘書長(規劃及地政)2：好的，謝謝主席。由於紅磡站一帶早年用作鐵路貨運場及國際郵件中心，所以一直未能融合周邊地塊的發展。但是隨着貨運場停辦，國際郵件中心的搬離，再加上沙中線的落成，紅磡站現在已經四通八

達。我們希望藉此機會，對紅磡站及周邊地段進行研究。正如剛才常秘所說，用地研究範圍大概為24公頃。大家看到，圖中白色的部分是香港體育館(即紅館)，而這次的規劃及土地用途建議並不會涉及改動紅館的主體建築，所以大家可以放心，紅館的恆常運作不會受到影響。另外，這次規劃不會涉及改動港鐵紅磡站的車站大堂、地底列車路軌及月台，所以列車服務也不會受到影響。

平時大家比較容易看到地塊上蓋的情況，在這裏我向大家報告一下平台層以下的狀況，其實是布滿鐵路設施的。首先在紅磡站下面，當然有現時正在運作中的月台及列車。另外，該位置也有屯馬線列車的停放處。而面向梳士巴利道的這一邊提供了鐵路設施的排氣系統。至於這個位置，大家從圖上可見，有運行中的露天列車軌道等，當中包括現時正在使用的屯馬線地面路軌及調頭位置，以及東鐵線的通風大樓及緊急救援通道。這裏的地底亦有東鐵的過海隧道結構，以及供應鐵路及周邊地區包括水電煤及排水系統的管道。這次建議有4個目標，剛才常秘也提到，第一個目標是優化大眾出行體驗。

現時紅磡站周邊有各種不同的公共交通選項，包括過海巴士、跨區巴士、跨境旅遊巴士、的士及小巴。不過，現時這些交通設施散落在紅磡站周邊不同的位置，大家有時需要橫過馬路，而且等候區域大部分亦沒有上蓋，乘客需要日曬雨淋。我們現在建議作出整合和優化，將此地塊發展成為商業及交通樞紐。

首先，紅磡站以北有一個公共運輸交匯處，為圖上以“①”標示的位置。同時，該處也有大家很熟悉的海底隧道巴士轉乘站。對於不是很熟悉巴士位置的乘客而言，他們需要時間尋找有關地點，如果乘客要搭乘巴士，可能不知道要走的方向，如果乘客最終是要到過海巴士轉乘站，也需要走一段樓梯。

所以我們建議，在以前紅隧收費廣場的部分位置，即剛剛提到的過海巴士站上方，興建一個大概7 000平方米的平台，而過海巴士站會保留在這裏。至於公共運輸交匯處，就會搬到其上一層。平台上會興建兩幢酒店及其他商業發展大樓，讓到訪紅磡的旅客在住宿方面有更多選擇，而到訪紅磡站或紅館的人也有更多餐飲選項。

在改變布局後，市民來到紅磡站就可以在人車分隔的環境，由紅磡站直接走到公共運輸交匯處或過海巴士轉乘站，在任何天氣情況都能轉乘，當中也會增設無障礙設施。我們也會盡量改善候車環境。現在我們建議在將來這一層的過海巴士轉乘範圍內設置具有空調的候車室，也會研究能否在新的公共運輸交匯處也作此安排。

而在剛才提到的露天公共運輸交匯處搬走後，可騰出更多空間重整紅磡站對外的空間，加入綠化公共休憩空間，讓紅磡站能與世界其他重點鐵路站看齊，能夠成為旅客集合點的車站廣場。我們也會有更多空間興建可擋雨的上蓋，又或設置一些座位，讓大家在候車時能更舒服。

另一方面，現時紅館有供旅遊巴停泊的位置，我們建議將其搬去圖上比較接近紅磡站東面的位置。經此調動後，我們可以將原本紅館的這個位置也改建為公眾休憩空間，讓環繞紅館的廣場更為完整，之後也可以在上面舉行不同的活動。

第二個目標是剛才提到的提升行人暢達度。從西面開始說起，現在如果要從紅磡站前往理工大學又或尖東方向，是依靠這兩條行人天橋接駁，而這兩條天橋的狀況均有優化的空間。我們建議將其加闊及翻新，並且進行綠化，改善市民往該方向的步行體驗。如果大家要從紅磡站往紅館，很多時候都會利用照片中這條位於夾層的行人通道。但是，由於該通道的建造年代比較久遠，設計也較為陳舊，我們建議優化大概長700米的整條行人通道，並在主要位置引入天窗設計，增加通道的光線及生氣。

另外，我們現在從紅磡站往紅館，很多時候會過馬路。為了讓大家在所有天氣情況下都能很容易地來回，我們建議在這裏建一條有蓋的行人天橋，將紅磡車站連接到紅館的範圍。我們還會提供第三個選擇，建議興建一條橫跨紅磡繞道的高架有蓋行人天橋，直接將紅磡站延伸到海濱，途中也會連接紅館。

這張圖從另一個角度重點看看這條新增的連接。這座高架室內行人天橋總長大概為500米，大家可以看到，這200米會是天橋，之後的這300米已經進入稍後會介紹的前碼頭用地建議

發展的綜合娛樂商業設施。將來大家從紅磡站步行大概10分鐘，已經可以很舒適地直達海濱。

接下來是海濱範圍的通達性。雖然現在尖東至紅磡的海濱地帶已經駁通，但大家需要在此位置上橋，然後在紅磡繞道旁行走，即圖中白色這條線。我們建議在臨海的一段興建行人板道，在最接近海濱的位置將尖沙咀與紅磡的海濱長廊以連貫及同一個高度連接起來。以上就是所有提升行人暢達度的方案，大家都會留意到，除了可以直通尖沙咀及紅磡的線路之外，大家也可以選擇在前碼頭最邊緣的位置，即最靠近海的地方行走。

第三個目標是搞活紅磡海濱。第一個方法是打造親海休閒區，因為海濱東面的水體形狀像小港灣，而增加防波堤後，該位置可以成為不會受到惡劣天氣影響的比較靜態的水體，讓這裏的建築物又或休憩設施的興建可以非常貼近海濱，帶來難得的親海體驗。在這裏，我們提議設立一個“U型”的零售餐飲群。至於水體中央，我們構思利用一系列的浮台，營造一個水中央廣場，廣場上可以舉辦各種不同的活動，包括適合一家大小的親水活動，像水上瑜伽、水上寵物公園，甚至舉行婚禮等。

至於前貨運碼頭的最南段，即紅點圈出來的位置，我們建議預留具備360度無敵煙花景的土地予公眾享用，讓市民猶如置身維港中央。而為了打造一個具吸引力及朝氣蓬勃的海濱，正如剛才提到，我們建議在前碼頭位置發展綜合娛樂商業設施，提供各種餐飲娛樂型的零售體驗。該建築會採用梯級式建築物輪廓，高度朝海旁方向逐步遞減，頂層可設置露天餐廳及公共空間。而該設施兩側也會預留足夠的位置讓市民行走。而在發展長遠的工程之前，我們也會計劃善用現在的土地作短期用途，將其發展為休憩用地，並舉辦不同的活動，目標在2026年即明年第一季開放予公眾使用。

至於水體的西面，我們建議興建遊艇停泊設施，研究初步估算可容納大概200艘遊艇。不過當然，最終的設計規模、泊位數字及營運模式均會視乎詳細的技術評估而定。這個就是未來紅磡海濱的構想圖。

我們的第四個目標是建立新地標，善用優質地段為維港海濱增添繽紛活力。為了充分利用好紅磡這一臨海黃金地段，以及增加整個發展的經濟效益，我們現在建議在部分臨海地段作住宅發展，即圖上紅點圈出來的地方，預計總共可提供大概1 300個私人住宅單位。要令紅磡成為新地標，我們必須在規劃及設計上都有些突破，因此我們建議在這裏發展一幢高度大概為230米的地標性商住兩用大樓。

對於這幢大樓的頂層位置，我們認為要開放予公眾使用。除了設置戶外觀景台又或居高臨下的餐廳外，我們也構思及考慮在這裏提供一系列較獨特及刺激的娛樂設施，例如空中步道、滑梯、滑索等等，目的是讓大家可從新的高度及角度，享受與別不同但充滿樂趣的維港景致。

我們從今天開始會展開為期兩個月的諮詢，希望收集大家的意見，之後緊接着就會進行詳細的技術評估，目標在2026年下半年開展相關的法定程序，爭取早日分階段開展工作，並在10年之內完成大部分的發展。最後，主席，我有一段一分鐘的video，希望能容許我播放。

主席：請播放video。

發展局首席助理秘書長(規劃及地政)2：很快的，是一個360度虛擬導覽，讓大家看一看。(播放影片)謝謝主席。

主席：現在是委員提問的時間，每人連問連答4分鐘，希望提問者和回應者都掌握好時間，因為稍後我們還有第二項關於工程撥款的議程項目，希望能在今天完成，現在看來目前的議程可能會超時。先請林新強議員提問，限時4分鐘。

林新強議員：謝謝主席。現在紅磡原有的海濱長廊也吸引很多附近居民及遊客來休閒或跑步，已經做得很好，而且最近更進行了優化。所以，對於現在要發展紅磡站及海濱一帶用地的建議，我表示十分支持及歡迎，因為那些用地實在可以發展得更高效，更吸引遊客或附近居民前往該處休閒。但是，我想問一下，剛才也提到會在紅磡站建一條天橋，讓市民可以直達海

[[002741](#)]

邊。但是，根據往績，若要在市中心興建天橋，工程費用往往不會低，當局有沒有估計要花多少錢？以及會否有後備方案，如果真的太貴，會否物色第二條可以前往海濱的路？

主席：請常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：對於整個項目的個別組成部分的建築費，我們現在還沒有很具體的估算，要等到下一步進行詳細設計時，才會有比較具體的估算。不過，對於剛才林議員所擔心的天橋，我們現在設置的位置是較貼近現時紅磡站的東邊，暫時我們沒有看到存有很大的技術困難。所以，我們仍然覺得這在技術上是可行的。當然，正如剛才所說，我們下一步也會進行詳細設計，在下一步深化設計時會再審視當中的情況。

主席：沒有跟進。下一位，林筱魯副主席。

林筱魯議員：謝謝主席。關於海濱的範圍，尤其是我們談到原有的鐵路貨運場，自從我們不再推進鐵路貨運後，雖不能說是完全空置，但也是頗為浪費了海濱的位置。再加上紅磡本身的新海濱，其活力也不足夠，所以有這項發展去填補空隙，以及真正重新推動該範圍的整體融合及環境改善，這個概念絕對是好的。

在該概念下，我有幾點建議，希望往後可看到這幾方面能做得更好。第一，局方花了很多心思在連接方面，無論是在原有的範圍通過不同的層面聯動海濱、紅磡區還是尖東，我看到局方都有觸及。不過，我特別想提一點，現在尖東和紅磡本來的車站，是依靠原有的尖東建設或理工大學邊陲的原有連接，在很長的一段時間，都有很具體的功能。如果能在此概念的基礎上把連接做得更好，這是我自己很希望看到的。

第二，我看到、也很支持這次的概念覆蓋了紅磡隧道原本的收費廣場日後所騰出的位置，但那裏還有其他位置，包括原本的紅隧管理大樓，是否真的非要原裝留在該位置？有沒有綜合整改的彈性？如果也能考慮這點就更加理想。

第三，涉及往後推動執行的問題。因為圖片看起來就很簡單，實際卻涉及很多層面的結合。我也想了解，究竟現在牽涉的土地，先別說水面部分，陸地本身的土地劃撥現狀如何？會否影響將來推動的彈性？哪間機構會負責推行？是否由港鐵公司推行？還是說，港鐵公司只是純粹進行研究？關於這點，我也希望能在今天得到局方澄清。謝謝主席。

主席：請常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝議員。首先，對於第一個建議，即政府會否在下階段的研究再考慮尖東至紅磡的連接，我們會再審視，不過我們初步審視後發現，當中也存有難度。

第二，關於紅隧管理大樓會否有其他的想法，大樓現時的位置也有其作用，因為如果紅隧有事故發生，其員工可即時處理，所以大樓一定要靠近隧道口，但是我們可以在下階段再想一想，會否有整合的可能性。

第三，關於議員提到的土地問題，陸上的土地大部分皆由九廣鐵路擁有，而九廣鐵路則由政府全資擁有，所以確實有土地問題要處理，但我們不認為這會構成推行項目的障礙(計時器響起)。主席，我很快把第四個問題也回應一下。至於項目究竟由誰推進，現在港鐵公司正協助我們進行研究。我們現在還沒有最終的想法，不過正如我們在文件所說，而剛才同事也有介紹，這塊用地有其特點，亦有其挑戰，因為當中有很多密集的鐵路設施，包括大家看到及看不到的，甚至在地底也有。所以，由港鐵公司推展該項目，確實有其好處，不過我們仍會在未來的兩個月多聽取大家在這方面的意見，然後再作最後決定。

主席：下一位，劉國勳議員。

劉國勳議員：謝謝主席。事實上，現在自從紅磡站交通越來越方便，屯馬線和東鐵線也能過海之後，它已經是很重要的交通

交匯處，再加上海濱一帶，具有很好的發展潛力，所以我對此表示支持。特別是，現在只涉及土地用途的規劃階段，現階段我也是支持的，但是也想就後續階段的事宜提問。

第一，我看到你們會分兩期或更多期數發展，第一期涉及海濱，以及海濱前的住宅及娛樂、商業設施。但是，這亦要經歷一個過程，以及有機會受制於政府財政或現在的經濟狀況等。政府會否再進一步，在規劃的過程就開放現在的碼頭或打通海濱的通道，讓市民可以先行享用？因為現在市民如果要從一邊(例如從黃埔或海韻軒)回到尖東那邊，事實上要上下天橋。如果能夠打通通道，直接在地面通行，讓整個海濱都能暢達，我希望第一步可以先開放這些地方。

第二，涉及開展模式。究竟是整個片區的開發，還是每個項目因應住宅或商業發展進行公開招標，我也想了解清楚。特別是，現在有關土地屬於九廣鐵路，而九廣鐵路也是由政府全資擁有，所以等於是政府百分百擁有的土地。雖然我也明白，地下有些設施涉及鐵路，如果要優先給港鐵公司發展，我也能夠理解。但問題在於如何保證香港政府或市民得到最大的利益。

這一點很重要，因為土地也屬於資源和公帑。如果全部交由港鐵公司發展，就算可補地價，也會有人問為何不交由市場競投。所以，政府會否考慮不同的模式，例如即使交給港鐵公司發展，也可設立機制與政府分紅或合作；甚至港鐵公司可以牽頭，但依然採用公開招標的形式，政府在當中可分享利潤。因為基於現在政府的財政狀況，我覺得這麼漂亮的地方，應該也能為政府帶來一些利潤。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：感謝議員的兩個意見。第一是關於在長遠發展未到位前，能否先開放部分設施或用地，我們也有這樣的想法，就以這個投影片為例，大家會看到這裏有一個碼頭，長遠而言，我們希望在這裏建立低矮的綜合娛樂設施。但在還未進行長遠發展前，我們也會開展基本的工程，希望開放予市民步行，更能親近維港。這個碼頭面積也不小，足

[003718]

足有一公頃多。相關工程會盡快展開，我們希望可以在明年第一季開放予市民使用。除此之外，我們也構思，如果這個碼頭可以開放，市民應該從黃埔那邊也能走到這個碼頭，所以我們也會在那邊靠近岸邊的地方進行一些工程。此其一。

第二，關於議員剛才提到的推行模式。我們審視整個項目時，希望項目包括不同的元素，有些負責賺錢，有些則屬於公共設施，未必會直接帶來收入(計時器響起)，所以這需要從整體審視。其實我們在背後亦有片區開發這個想法，這與將個別土地拿出來招標不同。至於究竟由誰推行，正如我剛才提到，因為此處有很多鐵路設施，由港鐵公司推行該項目，我想大家也覺得有其道理。但是，我們也聽到大家的關注，例如即使由港鐵公司牽頭，會否也進行公開招標？這也是港鐵公司一直以來推展地產項目的手法，雖然政府把土地給它，但是它也是通過公開招標尋找合作夥伴。

另外，我們也聽到議員的意見，即政府應該從中可分享到所賺取的一定利益，日後我們在構思推行模式時會考慮這點。

主席：下一位，劉業強議員。

劉業強議員：主席，自從港鐵東鐵線可以過海直達金鐘後，紅磡站成為重要的交通轉乘樞紐。而紅磡本身具地理優勢，鄰近尖沙咀、黃埔，並有理工大學，因此在車站周邊開發海濱用地的確是有必要及有好處的，可釋放這區的發展潛力。文件建議將紅磡海濱打造成新地標，在維港範圍內設遊艇泊位等，邀請私人機構營運，我是支持的。

[[003939](#)]

事實上，紅磡海濱的東北邊是土瓜灣避風塘及九龍灣，而且鄰近啟德園區。啟德園區開幕後舉行了兩次演唱會，分別是Coldplay及謝霆鋒的演唱會，氣氛和口碑都很好，而且吸引了不少人流，但無法坐船直達。政府會否考慮趁此機會重新構思這個海濱及土瓜灣、九龍灣的分工及重整水位？特別是西九和銅鑼灣可以坐遊艇直達市區的海邊用地，這是香港獨有的優勢。發展局會否考慮重整舊有的泊位？我支持新的泊位，但會否亦重整舊有的泊位呢？謝謝。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝劉議員的支持。確實剛才劉議員也提到，如果單看九龍這邊，都有不同的海濱地帶和水體，別具特色，例如議員剛才提到的啟德園區。我們可在下一步構思如何優化九龍半島的海濱地帶，考慮每一區的特色，以深化其他海濱的工作。

至於劉議員剛才提到如何做好海濱地帶不同地點的連通，例如紅磡，除了遊艇停泊設施外，我們亦希望增設一般船隻的上落設施。例如在東邊的角落，即現在Christine指着的地點，其實我們曾考慮在那裏興建碼頭，讓船隻停泊，加上水上的土的配套，供大眾經水路到達九龍，甚至香港島等海濱地帶。

主席：如果沒有跟進，下一位是田北辰議員，4分鐘。

田北辰議員：謝謝主席。去年6月，國鐵集團宣布香港往返上海及北京的直通車由高鐵取代，紅磡站作為直通車站的歷史任務正式完結。當時我已經說，政府在北部都會區（“北都”）興建大量新住宅，我不知道將來可以賣多少錢，有多少人會搬上去居住。但我肯定這裏的住宅是豪宅，不愁沒人買。這個project附近有這麼多港鐵的基建，如要確保不會影響鐵路運作，我認為必然要“拉港鐵落水”。

最好的辦法是政府向港鐵公司支付港鐵作為agent的設計及項目管理的服務費，讓港鐵從頭跟進到尾，以片區開發的方式讓發展商投標。即是港鐵只收取服務費，不用出錢，政府也不用出錢，待發展商完成項目的發展後，會與政府分享出售所得的利潤。即是說港鐵公司和政府不用出錢，發展商出錢完成工程後，最後所得的利潤作為分紅，這是最好的辦法。我相信這裏的私樓可以賣到全港最高的價錢，千萬不要再興建寫字樓，我聽到都怕。

另外，興建商場供大眾飲食消費，加上住宅是最合適的，將來可變成宜居的地方，不會比西九差。到時候成功落實這個marina，我想象香港將來的景象是否可以變成南中國的

Monte Carlo？這幅圖看起來不錯。相信到時候不只香港人，整個東南亞區也會有興趣來此處投資置業。

住宅的樓面面積約80萬呎，打算興建1 300個單位，平均一個單位600多呎，我認為應該興建中大型的單位，每個單位1 000呎至2 000呎左右。現時樓價低迷，禮頓山最近兩個1 900呎的單位成交價竟然是5,000多萬元，也符合投資移民者的要求。按這個size計算，80萬呎只能興建400多個單位，打個噴嚏都賣得出，10年後變成這麼漂亮的地方，市場絕對有承接力，能吸引投資移民的家庭來香港置業。所以，這個發展項目的定位應該是為政府帶入額外的收入，吸引投資移民，引進外資，整合紅磡站一帶“七國咁亂”的交通，所以我百分百支持。

最後，局方沒有提及的多層停車場，卻是最受公眾關注的。現在有800多個車位，使用率達8成多以上。沙中線通車後，這裏成為了香港最成功park and ride的典範，市民把車停泊在這裏後轉乘鐵路往金鐘。有人提出重建停車場，增加車位，但我知道這方案不可行，因為這停車場是多年前興建的，所以無法更改下面的loading。首先，一定要保留這個car park。第二，有沒有其他地方可以興建另一個多層停車場？因為此處一定有demand的。

主席：你已提出問題，讓常任秘書長回應，回應的時間很短，請常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：由議員有兩個意見，第一是關於住宅單位的大小，我們已備悉，並會在下一階段檢視，不過我們也認同這塊地的住宅發展潛力很高(計時器響起)，因為它臨海並有向南的海景。第二，我們亦關注多層停車場，正如議員所說，停車場的使用率很高，是park and ride很成功的例子。至於還是否需要再增加停車位，其實就整個發展項目而言，我們會在這800個停車位以外再增加900多個停車位，而當中有200多個與住宅發展有關，換言之，剩下的700多個停車位主要與設施有關。至於還有沒有空間增加車位，我們會在下一階段檢視。

主席：下一位，陳月明議員。

陳月明議員：謝謝主席。紅磡站一帶是香港市民的集體回憶，交通非常便利。我支持重新規劃紅磡站一帶成為維港的新地標，我想跟進兩個問題。第一，文件提到港鐵公司完成重新規劃紅磡站一帶的土地研究，並提出4個方向的工作。由於項目涉及海濱、人行道及政府的土地，我的第一個問題是，政府預計重新規劃紅磡站一帶要承擔多少開支？由於港鐵公司手上正進行多條鐵路的規劃，政府會如何支持港鐵公司，使其有足夠的精力及融資能力準備紅磡的發展計劃？

第二，我注意到文件第11段提到短期措施，以及這個項目的範圍不小，連同水體面積一共是24公頃，我想請問紅磡的發展項目會否參考北都的發展，拆分優先發展區及餘下的階段發展，集中優先處理較具成本效益的項目，以加強計劃的財政健康？其次，我也支持搞活紅磡海濱，成為維港海濱的延伸，加大維港旅遊區的發展潛力。我特別注意到文件在短期措施提到的前碼頭用地，圖四及圖六顯示相關的概念圖，與私人住宅應該有一段的距離，置身於維港之中，環境非常好。我注意到中環海濱的活動空間過去曾舉辦戶外演唱會或嘉年華，也考慮到紅磡站一帶有紅館的室內場地，可以考慮把前碼頭用地變成室外的用地。所以，我想問前碼頭用地的面積有多大？會不會考慮填海擴大面積，以便成為大型的活動空間，增加維港舉辦大型活動的選擇？謝謝主席。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝議員的多項意見。關於第一點，其實政府亦想採用類似片區開發的模式發展這個項目，政府主要會提供土地，供發展商將來釋放土地的潛力，所以政府沒有計劃就這方面提供任何資助，這是第一點。

第二，議員問到我們會否分階段發展這個項目，我們會分兩個階段，第一個階段是先從海濱地帶做起，背後的想法是先發展可以賺錢的項目，例如住宅或綜合娛樂設施、遊艇的停泊設施，先起動這些賺錢的項目，為這個項目第二個階段的發展部署好現金流。

第三是關於短期措施，碼頭地帶的面積不小，有近1.4公頃。剛才議員問我們會不會進一步填海擴大範圍，暫時我們未有計劃在碼頭附近進行大型的填海工程，因為本身的面積也不小，有近1.4公頃。雖然用作短期措施的大部分空間是露天，但以長遠發展來說，如這幅圖所顯示，其實大部分建於前碼頭用地的設施都在室內(計時器響起)，建於前碼頭用地近岸一端的綜合娛樂設施便是例子。同時，我們亦希望營造一個像議員剛才提到的中環活動空間，所以長遠建議將前碼頭用地末端發展為露天海濱廣場。

主席：下一位，洪雯議員。

洪雯議員：謝謝主席。紅磡站周邊的土地交通優越，又有絕佳的維港景觀，過去多年沒有好好發展，其實十分可惜。這次局方計劃好好發展紅磡海濱，我非常支持。我有3個關注。第一是有關新地標的打造，這個項目的目標是把紅磡打造成新的地標，我想引用新加坡的濱海灣作為例子，濱海灣發展了一個新地標，濱海灣金沙酒店，同時舊地標魚尾獅至新地標之間就用一條步行的雙螺旋橋The Helix Bridge連接，這座橋在世界建築節大獎中獲得世界最佳交通建築獎，並成為欣賞水上運動及煙花表演的觀景台，是新加坡必到之地。

這次紅磡的發展加強海濱的通達性是很重要的任務，包括新建一條橫跨紅磡繞道的行人天橋，以及建設行人板道連接尖東及紅磡，我希望局方可以多花心思，即使是交通建築，也可以成為地標性的景觀，為香港增加新的旅遊資源。海邊亦會興建一座高230米的摩天大樓，我希望局方在招標時在建築設計方面的要求加入地標性的元素，為維港帶來新的景觀。

第二個問題是關於酒店的建設。紅磡體育館於1983年開始啟用，至今已經42年，一直是香港重要的表演場地。這次的周邊規劃包括兩間酒店，我相信是希望作為演唱會經濟的配套，不過尖東的沿海是老牌酒店區，另一邊紅磡到黃埔也有很多類似的臨海酒店式住宅service apartment及酒店，局方有沒有檢視過這一帶酒店的入住率呢？是否需要再增加新的酒店？還是用作其他功能會較好呢？

還有我翻看2007年規劃署的文件，當時為了避免影響紅磡海濱的景觀，限制以6倍的地積比率發展樓宇，以保持視角通透性及空氣流通。我想問這次項目的建築物是否也受這個地積比的限制呢？還是因為我們已經發展海濱，所以可以放棄這個限制？

還有一個問題，局方這次打算採取短期措施，在2026年至2028年把閒置的前紅磡鐵路貨運碼頭發展成優質的用地，舉辦不同的活動，我贊成這個方案。我比較關注的是，中環海濱的活動空間舉辦了不少盛事，但是它會在今年關閉，以興建一座機鐵線的通風樓，整個工程要用7年，中環海濱佔地大約3至7公里，我想問，前紅磡鐵路貨運碼頭用地大約多少公頃，在時間及設施方面，可否與中環海濱做好接駁，暫時代替中環海濱作為戶外演唱會、活動的舉辦場地？

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝議員提出多項建議。第一是建議我們在設計行人板道或行人天橋時，可以採用特色設計，使設施本身可以成為“打卡”的景點，我們會在下階段詳細設計時留意(計時器響起)。另外，議員關心我們有沒有就興建酒店的建議研究這一帶酒店的入住率，以及樓面會否有更好的用途。其實目前我們建議用內陸的兩座大樓作為酒店及商業設施，但還沒有最終的定案，我們會在下階段因應市場情況及對不同商業設施的需求再作檢視。

不過，我們的想法是，我們希望新設施可吸引更多遊客前來，如果新的設施可以令他們逗留多於一天，其實會增加住宿的需求，至於詳細情況，究竟將來新的發展會有多少間酒店，我們會在下階段研究。大家看看這張圖，雖然我們研究的土地面積大，但我們建議興建的建築群主要集中在海邊，並擬在較內陸的地方興建兩個中高度的建築群，所以建築密度不高，我們明白需要發展，善用海濱的用地，同時也不能過度發展。

最後，議員提到中環海濱的活動空間，確實港鐵公司需要進行關於東涌線掉頭隧道的工程，但即使在工程期間，也不會關閉中環活動的空間，不過屆時可能需要借用部分空間作為

工地，但這空間在工程期間仍然可以舉辦活動，雖然規模可能受到輕微的影響。

主席：下一位，陸瀚民議員。

陸瀚民議員：謝謝主席。我也認為這個海濱項目的暢達性十分重要，我看到這個項目方案主要利用行人天橋或新的天橋把紅磡的人流引出來，不過，就這項目的選址，另一個有很多人群和遊客的地方是尖東，所以這個項目的周邊有尖東海濱公園。其實現時尖東海濱公園的使用量不高，而且按現場所見，公園主要用作道路分隔的用途，而非供市民休憩。10多年前曾經提出一個方案，希望將尖東海濱公園重新打造成供遊客參觀的景點。這次主力用行人天橋把人流由紅磡引去海濱，局方會否考慮重新打造尖東海濱公園，把人流從尖東引至這個項目的地方呢？這是第一個問題。

第二，我察覺到遊艇停泊設施涉及避風塘或避風的堤壩等，這會不會涉及現正修訂的《保護海港條例》呢？除此之外，如果需要類似避風塘的設施，這些基建會由政府承擔還是由開發商承擔？這是第二個問題。

第三個問題較為長遠，當然我非常支持《施政報告》中提到的發展遊艇旅遊，但即使提出了遊艇旅遊的概念及新建的遊艇停泊設施，我認為在遊艇的政策支持上要拆牆鬆綁。例如現在外地來港的遊艇如要在維港自由航行，它需要申請一系列的牌照，雖然已有一站式的平台可提交申請，但也比較費時，我希望在硬件方面有相應的政策支持，以便利不同的商業活動。

再者，除了遊艇之外，設計圖中亦有多艘帆船，帆船經濟或帆船賽事，尤其在內地的沿海城市也越來越暢旺，所以長遠而言，我希望能夠善用遊艇的基建支持舉辦帆船賽事，讓我們的盛事經濟能夠越來越多元化。謝謝主席。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝議員提出多項意見，我們會在下階段看看這個發展項目能否帶動剛才提到的尖東海濱公園一帶的更新及活化，雖然距離較遠，不過我們會嘗試在下一個階段研究。

第二，議員問到關於遊艇的停泊設施，議員說得十分對，我們可能需要看看所涉及的基建如何與《保護海港條例》，尤其是經修訂的條例，在簡單的機制下推行優化措施，看看可否惠及這個項目。至於就遊艇停泊設施興建防波堤等基建，港鐵公司的同事很好，他們正研究可否興建浮式防波堤，而不是固定的，令建築成本可減至比較合理的水平(計時器響起)，我們會檢視這方面。

第三，議員提到發展遊艇旅遊需要有政策支持，我們完全贊成。我們在收集關於香港仔避風塘擴建部分遊艇停泊設施的市場意見時，也特別問業界有甚麼政策他們覺得要拆牆鬆綁，我們收到意見後會交給相關的政策局考慮。

主席：下一位，姚柏良議員。

姚柏良議員：謝謝主席。紅磡站周邊有珍貴的土地，加上連接優美的海濱，絕對是非常優質的地段，可用於打造新地標和新體驗，以營造更多高端消費場景，提升海濱的經濟價值，令這裏更具活力，我非常支持這方案和計劃。

不過，我有一兩個問題想了解更多，其實在短期使用方面，——長期先不說——短期如何加快打通海濱，同時善用那個倉庫碼頭？用作海上遊和維港遊的第IV類別作業船隻經常集中在尖沙咀鐘樓一帶上落客，有些則在Rosewood酒店對出的地方上落客，那邊的人流最多、最擠迫。如果能夠盡快打通和連接這地方，提供更多登岸設施，我相信對於發展海上、維港遊是一個更有利的條件。當然，長遠來說，海濱除了要配合未來發展遊艇旅遊的需要外，亦要結合登岸設施，無論是供維港的水上的士或遊艇臨時上落客，而不是只考慮作為遊艇長期停泊的地方。

另外，我想就行人暢達性的問題發表意見。大家知道，現時旅客尤其是內地旅客，不是乘坐高鐵來港，就是乘坐東鐵，

[010318]

我常說如何利用行人設施由東鐵紅磡站加快連通至海濱，使旅客可以由紅磡站走到海濱，然後一路前往尖沙咀天星小輪，這是黃金路線，所以我覺得即使未作出長期發展的規劃，能否加快這方面的建設步伐，結合海濱的臨時用途，以加快提升這方面的暢達性？

另外，我要申報我是理工大學的校董會成員，我知道早前理工大學的團隊進行了一項關於在收費廣場興建較大型的綠化平台的研究，早前李浩然議員的書面質詢亦提及這項研究。我看到局方的方案應該也吸納了研究的部分內容，但是否還有空間可優化由紅磡體育館至尖東的行人暢達性，便利從紅磡站或紅磡體育館的人流走到尖東或科學館一帶，而不用局限於現有的兩條天橋？謝謝主席。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝議員提出3方面的意見。[\[010708\]](#)
第一，就前貨運碼頭用地的短期措施，我們暫時沒有增設登岸設施的計劃(計時器響起)，因為需要時間推行，但長遠來說，確實如我們剛才解釋，我們想在東邊設登岸設施，不僅讓遊艇停泊，一般船隻或水上的士也可以停泊。

第二，行人暢達性方面，議員提出關於由紅磡站經未來新建的行人連接到海濱的建議很好，讓公眾可以進一步步行至尖沙咀，我們會盡快研究有關設計。

第三，關於理工大學的研究，我們確實吸納了他們不少的意見，並會在下階段研究能否進一步優化紅磡與尖東之間的接駁。

主席：下一位，張欣宇議員。

張欣宇議員：謝謝主席。就這大型的發展項目，首先我想了解一下，由於現已推出項目的規劃圖，相信局方應該已就人流及客流的消費能力作出假設，並已粗略地進行了商業可行性分[\[010822\]](#)

析，才能走到這一步，因此我想了解這些基本的假設，以及其所建基的情況。

第二，我從剛才聽到的回應理解到，有不少用地屬於九廣鐵路，再加上鐵路設施不少，由港鐵公司牽頭進行研究是合理的。我覺得整份計劃很多元素也很好，唯獨缺少了鐵路的元素。既然這是新的地標，加上是由港鐵公司牽頭進行研究，那裏有很好的資源、曾經使用的月台、路軌及火車，正好適合用作鐵路體驗館或文化博物館的用途。其實社會曾就這方面作出呼籲，現時在紅磡站的“站見”展覽也做得很成功，雖然規模不是太大。局方可考慮藉重新開發紅磡站的機會，加入發展鐵路文化的旅遊元素，否則我覺得十分可惜，希望這項建議可以納入局方的發展考慮中。

最後，是前紅磡鐵路貨運碼頭，將來的確是看煙花的最佳位置，考慮到看煙花時會有很多人，以及紅館演唱會散場入場的時候也會有很多人，我想提醒可能要考慮人潮管制的安排，因為我相信那個情況大家也非常清楚，這不是一般逛商場的人群，可能會聚集大量的人流，甚至可能與尖沙咀放煙花時的人潮管制情況相若。如果可以在規劃的時候已考慮這方面，將來負責現場管理的警察同事或車站同事就不用這麼辛苦了。謝謝主席。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝議員提出3方面的意見。第一，議員問我們背後有甚麼假設，我們認為這塊土地可帶來很多機遇，因為位置實在非常優越，過去有一段時間沒有善用這塊土地確實很可惜。我們認為它適合用作發展高端住宅項目，即使是用作興建旅遊設施，我們也可以嘗試吸納高消費、高端的遊客群，所以我們建議在此處興建遊艇停泊設施。另外，既然這塊用地臨海，又面向無敵的海景，我們覺得不應該純粹用作住宅用途，希望在這座約230米的——我不能說它是摩天大廈——它是一座比較高的大廈，在最高那幾層加入一些香港現時沒有的旅遊元素，以吸引人流，例如剛才同事所介紹的空中步道、空中滑梯等。

議員的第二個意見很好，其實我們都想盡量將這個地方的歷史融入未來新的發展(計時器響起)。若問這個地方的歷史是甚麼，其一是火車及鐵路，我們可以在下階段與港鐵公司商討如何善用原本已有的鐵路設施及歷史。

第三，謝謝議員的意見，其實我們已留意到這方面，如果將來這個地方吸引了更多人前來，我們需要做好行人連接，希望達致四通八達。我們會在下階段在人流管制方面進一步構思。

主席：下一位，葉劉淑儀議員。

葉劉淑儀議員：謝謝主席。我原則上支持整合紅磡交通設施及發展海旁用地。然而，目前的構思難以讓我完全滿意，因為第一沒有財務安排，難以作出預算。雖然局方計劃使用土地來支付經費，但還不確定市場是否接受，經濟效益也缺乏確切評估。

特別是計劃在東九龍興建50層商住娛樂大廈未必成功。以西九龍的天際100(Sky 100)為例，當年它是一個令人哄動的地標，提供360度的景觀，但目前並未吸引到大量遊客。此外，發展商最近關閉了設施進行裝修，該處的食肆也不行。曾有人在該處舉辦酒會，交通堵塞嚴重引致嚴重遲到。如果依樣葫蘆的話，其實多層商住娛樂設施缺乏新意。

還有，剛才常任秘書長提到遊客上岸設施，不知道局方指的是哪類遊客，是否乘坐超豪的世界級遊艇的遊客？若然如此，需要有CIQ(清關、出入境及檢疫)設施，千萬不要遺漏。

此外，政府突然一窩蜂說要興建遊艇碼頭，在南丫島要興建，機管局又說要在機場興建。如果要推動遊艇旅遊，遊艇經濟不僅建設一個防波堤。最近我有朋友在歐洲拍攝了Barcelona和Monte Carlo的照片，整個產業鏈包括維修保養、材料、超豪遊艇所用的gadgets，是涉及整個配套的。朋友向我展示在Barcelona的Steven SPIELBERG多層超豪遊艇照片，當中涉及大量的維修保養，並非僅靠一個泊位賺取泊位fee的。局方真的要仔細想清楚。

另外，正如剛才陸議員提到，除了遊艇經濟，帆船旅遊也很重要。參加帆船比賽的選手要過夜及熟悉水面環境，以便參加比賽。他們真的要留下來過夜，不是只到天際100拍一張照片便離開的旅客。我們需要了解更多細節，有多少遊艇及多少帆船？但目前沒有這些細節。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝葉太的意見。首先，我們在確定發展項目的樓面面積，例如住宅和商業設施的比例時，背後我們也曾進行初步的財政評估。我們認為整個項目在財政上是可行的，即使採用片區開發的模式。當然，我們在下一步進行詳細研究時，會更深入考慮葉太提到的經濟效益。至於如何令整件事更有新意，我們在深化設計的過程時會仔細研究。既然有這麼難得的土地，我們亦想好好利用它(計時器響起)。

剛才葉太提到遊艇停泊設施，我明白CIQ設施的重要性。我們聽到業界的意見，認為我們在這方面似乎還不夠用者友善，似乎還有空間做得更好。

另外，關於帆船，我同意的。我們亦曾作討論，認為此處未必純粹用來停泊遊艇。其實此處也可有空間讓一般8米高、香港幾個朋友可能一起在周末出海玩的帆船使用，我們可以在下一階段深化研究時再探討最佳的遊艇和帆船停泊比例。

主席：葉太想第二次提問，但沒有時間。如果葉太想跟進提問，不如先讓你跟進提問。

葉劉淑儀議員：我想補充一句。要搞遊艇經濟，真的要包括維修保養的人手、材料、gadgets等，因為超豪遊艇安裝很多玩樂設施。另外，我對商場的前景感到挺悲觀，因為我經常購物，最近商場的生意真的非常慘淡。

主席：葉太多些購物，商場便有生意。

葉劉淑儀議員：我沒這本事。可能是結構性問題，希望發展局留意。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：好的，謝謝葉太的意見。

主席：那麼葉太不會第二次提問，不好意思。下一位，易志明議員。

易志明議員：謝謝主席。首先，我和其他同事一樣，支持這個概念。剛才葉太提到，如果要興建遊艇會，需具備基本的維修設備，但我在局方的計劃圖中看不到有用作這用途的空間。[\[011838\]](#)

文件第6(c)段提到，將港鐵紅磡大樓及暢運道以南，供旅遊巴士使用的停車處及泊車位置，遷至紅磡站以東近紅館的位置。我想提醒，尖沙咀梳士巴利道一直遇到的問題是，晚上很多旅遊巴停在梳士巴利道，周邊不止double park，還有triple park。因為遊客在星光大道步行，導致尖沙咀每逢星期五非常堵塞。如果Rosewood酒店有event，該處根本是“死症”。

我們在林鄭月娥女士擔任特首的年代已一直討論，該處有否辦法安置旅遊巴。後來我們找了些泊位，搬上紅磡站一旁，現在要遷移，我希望能預留多一點位置，以紓緩現在我們面對的尖沙咀交通堵塞問題；加上現在紅磡華信街的空間又被收回作休憩空間，地方越來越少，該處堵塞的情況很嚴重。

剛才姚柏良議員提到一個問題，我們現在面對第IV類出租遊艇的需求。現在，晚上的維港遊非常受歡迎，吸引很多遊客。由於現有登岸設施非常差，經常發生打鬥和吵鬧。局方可趁此機會研究是否能夠增設登岸設施，例如這張圖下方還有空間，是否可以增加登岸的板道，方便遊客有更多空間上落船。因為局方現在是說要盡量利用水體提供更多的旅遊活動，我認為這一點值得考慮。

另外，有市民反映，紅磡站內的行人通道相當多，但保養較差。雖然有一段行人通道設有冷氣，但有人指出該段有冷氣

的行人通道較外面還要熱，冷氣系統沒人管理，這是一個普遍現象。常任秘書長可留意一下，交通交匯處的抽氣扇和換氣的風扇上的塵埃多得驚人。我曾作跟進，但不知道找誰清潔。所以，提供設施之餘，亦要有人跟進管理。希望日後發展時能處理這幾個問題。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝易議員的建議。關於遊艇停泊設施，在岸上是需要有小規模的維修設施，我們規劃時會預留適當空間。我們亦明白此處可能需要有更多的旅遊巴士泊位，並會在下一步詳細研究時再探討。[\[012143\]](#)

至於登岸設施，除了我們建議在東邊興建，亦會再審視這一帶還有甚麼位置可以做登岸設施。

最後，易議員剛才提到行人連接，有冷氣是好，但日常管理也很重要，我們備悉議員的意見。

主席：下一位，陳學鋒議員。

陳學鋒議員：謝謝主席。我們一直爭取發展連貫海濱已久，所以這方面我表示歡迎，但我認為整個規劃仍需更多斟酌。為何這樣說？現在這個區域(area)的發展，與周邊的協調效應似乎不強，純粹是這個小區自己的發展。[\[012234\]](#)

我很同意葉太所說，究竟這麼漂亮和優質的土地，是否純粹在財務上可行就算？我覺得並非如此，應要有效益才去思考。究竟投資額及回報是多少？因為此刻沒有答案，我認為難以令大家信服計劃值得推動。

第二，規劃存在一個問題。我們一直爭取增強維港兩岸的觀賞性，今天卻在海濱最前沿建一幢高樓大廈。紅館是地標，這幢新建築剛好遮擋了紅館，在港島完全看不到，整體規劃上是否可再作調整呢？例如大廈可否橫向發展，而不是向高空發展？可否考慮不要令整個尖沙咀海濱變成一幢幢的樓宇？

另外，在該處的住宅住戶應該不會乘坐地鐵，因為他們是專才和富豪，那麼該處的交通配套是否足夠？我認為在隧道口建豪宅的做法很差，交通會嚴重堵塞，因為大家都是駕車出行。因此，我認為整體規劃需要更加仔細考慮。雖然有好的願景，但在推動的過程中有很多細節問題需要再考量。

此外，我一直懷疑，現在很多地方也提議發展遊艇停泊設施，例如紅磡、南丫島的石礦場及東涌，還有香港仔避風塘的擴建項目也要發展遊艇停泊設施。我們是否有這樣的需求及有這麼多遊艇使用？

我認為不應“為搞而搞”，需要考慮香港的整體規劃才作出配置。還有，這個地方本身的賣點是甚麼？如果單純是高端設施，尖沙咀和中環已經有。有甚麼特色吸引旅客前來這個區域呢？我認為整個概念不夠完整，希望局方再向我們提供更多資料。謝謝。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：陳議員提到我們這個發展與周邊的協作或協同效應，我們認為這個發展要帶動周圍的發展，必須做好行人連接，四通八達才行，所以希望議員認同我們剛才的建議是花了心思。至於如何再做好些，例如剛才有議員提到是否可加強紅磡和尖東的連接，我們會在下一階段再作研究。

關於該地標大樓是否一定要是高樓，能否考慮橫向發展，不同的人有不同的看法(計時器響起)。我們認為這個黃金地段擁有無敵海景，希望能夠建造較高的摩天大廈，不僅作為住宅，最頂幾層還能提供新穎刺激及有趣的旅遊設施，希望遊客能在大廈的不同高度欣賞維港美景。

我們就此曾初步進行交通評估，在下一步詳細研究時會進一步深化，看看如何建設道路配套。陳議員最後提到遊艇的問題，目前香港有9個遊艇會，只有約2 000個泊位，而香港約有10 000多條船，即所謂的pleasure vessels(遊樂船隻)，泊位不足的問題存在已久。議員提到的紅磡、香港仔和南丫島，加起來將

[[012537](#)]

提供約600個泊位，而機場大概有600個，總共只增加1 200個泊位。我認為紅磡有其特色，因為在維港內很少具規模的遊艇設施和帆船泊位。

主席：下一位，馬逢國議員。

馬逢國議員：謝謝主席。我的第一個關注與陳學鋒議員的基本一樣，目前周邊是相對低矮的建築和遊艇會，還有水上運動的設施，在此處興建高樓能否與周邊的景觀融合，這一點需要注意。由於陳議員已經發表過，我不再重複。[\[012818\]](#)

另外，關於紅磡站周邊的海濱，我一直認為是浪費了。現在政府決心開發，我原則上支持及贊成，但問題在於規劃如何進行。由於紅館和紅磡站會保留，這牽涉到未來長遠紅館的用途。紅館過往主要用於演唱會的功能和角色，現在有相當部分會被啟德體育園取代，紅館往後還可用來做甚麼？

過去，內地觀眾來港觀看演唱會常投訴紅館周邊缺乏設施。如果現在推展這個項目，往後紅館是否仍以演唱會為主，還是會舉辦其他活動？我認為這是首要考慮的問題。此外，紅磡站還有貨運的角色，未來如何替代這個角色或繼續在這裏執行貨運並提升其效率，這些也是需要注意的問題。

另外，剛才提到的演唱會場地周邊的餐飲和其他設施的功能和角色，在某程度上是被啟德體育園取代了，將來它們繼續在這裏營運是否合適，這也是另一個問題。

最後，我想了解，要興建一條橫跨紅磡繞道的高架道路，以及在最接近海濱的位置將尖沙咀海濱長廊與紅磡海濱長廊連接，這兩個工程何時施工？若要連同整體計劃作綜合考慮，目前這個整個計劃尚屬初步建議，但我剛才提到的兩項工程是非常重要的便民工程，今時今日已有需要，是否可優先考慮這兩項工程，其餘工程再按初步建議逐步完成？謝謝。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝馬議員的幾個意見。議員亦關注到地標大樓的高度，我們在下一階段再詳細檢視對景觀的影響。不過，我想補充，現在檢視九龍半島沿海亦有更高的摩天大廈，例如附近的K11已達到260米，較我們的建議更高；這裏附近也有一幢230米的住宅，所以在岸邊興建高樓的例子是有的。

議員提到紅館的未來，我們知道文化體育及旅遊局已注意到表演場地的供應越來越多，包括西九龍和啟德。他們現在也進行檢討，嘗試檢視現有場地包括紅館的定位。紅館有其重要性，具有深遠的香港流行文化歷史，他們傾向保留紅館，但會研究其定位問題。

剛才議員提到餐飲設施(計時器響起)，我們會留意這一帶是否還有其他餐飲設施，希望大家能互補而非重疊。

最後，議員提到兩個項目，包括行人板道及行人連接，兩者皆會在第一期發展。我們認為這兩個項目是整個計劃的其中一個核心，需要提早發展。

主席：下一位，陳恒鑽議員。

陳恒鑽議員：謝謝主席。這地點極具戰略性，因為它是幾個鐵路的交匯處，交通非常方便，並且有道路連接。在現有計劃內，我們看到在不同位置將會興建樓宇，但整體定位似乎缺乏策略性，所以希望能提出有策略性的設計。

首先，尖東的經濟繁榮程度已大幅降低，與我們小時候所見的情況已相距甚遠。若能改善紅磡站與尖東之間的接駁或連繫，將此處的經濟活動或人流帶動尖東，相信可以活化整個尖東。現在整個收費廣場看來有欠規劃，部分加了上蓋，部分卻沒有。事實上，我希望政府能重新考慮整個收費廣場的規劃。

早前，理工大學的建議是將收費廣場全部遮蓋進行綠化。綠化當然不太符合經濟效益，興建的設施要能改善整個區域，但整個收費廣場加建上蓋後，尖東和紅磡一帶可通過這平台作為連接，使尖東和鐵路站不僅可靠天橋接通，亦可將很多經

濟活動連在一起。這是第一點，希望局方考慮整個收費廣場的發展。

第二，這個地方與科學園大大不同。科學園較偏僻，但這裏屬於城市，旁邊還有一間大學。如果這裏能夠作為創科發展或產業中心，我認為北都需要，中部地區也需要，我認為這個位置具有策略性，可善用大學的便利，將其發展成為經濟發展的地方。

第三，我關注紅館。我知道亞洲國際博覽館即將建造一個與紅館相若大小的演唱會場地，能容納2萬多人，而紅館則能容納1萬多人。我們還有伊利沙伯體育館，其容量大約是數千人。政府是否打算有不同類型的場館，還是保留紅館作為集體回憶？因為這地方的範圍很大，我希望政府能進行研究，評估是否需要保留紅館，以平衡未來和集體回憶的需要。

至於這地方的停車場問題，雖然停車場較舊，但剛才田北辰議員也提到需要保留。我也認同這個地方需要有較大的停車場，希望局方細心考慮，究竟是建造新停車場或在新大廈內補充停車場，還是先拆除再重建，抑或繼續保留現有設施。

總括而言，我希望紅磡站的經濟圈與尖東經濟圈能夠融合，使尖沙咀有機會繁榮發展。謝謝。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：陳議員剛才提到紅隧的前收費廣場，提出是否會大規模地遮蓋它，然後進行上蓋發展(計時器響起)。其實我們參考過理工大學的建議，但如果要實現這個建議，要封閉3公頃的收費廣場，將面臨不少技術問題。此外，亦有成本方面的考量，建築期也長達超過10年。正如剛才所說，我們參考了理工大學的建議，將其好的地方吸納到我們的發展項目當中。接下來，我們會研究如何改善紅磡和尖東的行人連接。

[013639]

剛才提到既然有理工大學在其中，會否有空間在此發展一些產業或創科，我們在這裏預留了一些地方作商業設施，包括

寫字樓。我們會在下一階段看看是否有市場發展議員建議的創科發展或產業中心。

關於紅館，剛才提到文化體育及旅遊局會研究不同表演場地的定位，包括紅館。他們此刻似乎傾向保留紅館，因為其歷史及其與香港流行文化的關係；至於其定位方面，他們會再研究。

停車位方面，我們備悉陳議員的意見，並會再審視。

主席：下一位，龍漢標議員。

龍漢標議員：謝謝主席。這幅如此優質的南向臨海地段，確實是黃金地段，非常寶貴。今天局方提出的初步構思，我是支持的。整個規劃打造一個marina，位於維港內水體，與南丫島或其他地方的規劃不同。此外，興建這些設施可幫助香港舉辦更多帆船比賽和南中國海的比賽，確實是極佳的地方。[013823]

不過，由於這只是初步構思，我只能根據局方提供的資料提出意見。我注意到圖中的建築面積概要，我粗略地看，酒店及其他商業用途佔了全部GFA約56%，住宅佔40%，而遊艇會佔4%，大概是這樣分配。我相信酒店及其他商業用途已包括所謂的地標性大樓的商業用途。圖中指是用作商住，但我不知道當中的分配是多少。我建議這個iconic building增加住宅和減少商業用途的比例。我不反對興建高樓，雖然有同事認為可能會遮擋了景觀，但我們可以在設計規劃下工夫。

反為我對時間表有些疑問。局方指有兩個月的公眾諮詢，這個okay；但時間表顯示在2026年下半年展開法定程序。在展開法定程序前一定會進行技術評估(feasibility study)，局方認為1年時間是否足夠完成整個地區的發展評估？

第二，第一期大約需要10年時間，到2036年完成。我反而認為是否真的需要10年完成第一期，時間上是否有壓縮的空間？由於局方沒有提供相關資料，我無法給予comment，只能提出這兩個問題。主席，我的發言至此。

主席：常任秘書長。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝龍議員的意見，第一，摩天大廈內會有住宅，最頂幾層會提供剛才所說的旅遊設施(計時器響起)，所以大部分樓面面積會放在住宅，這是第一點。
[[014209](#)]

第二，議員提到時間表。我們希望在下階段看看能否再壓縮時間表。議員剛才提到用1年時間進行技術評估是否足夠，可能真的不夠，因為這涉及環評。我們嘗試尋找是否有空間讓某些程序同步進行，希望節省時間。雖然我們最初計劃在2029年開工，但現在我們經內部討論後，我們希望能提前開工，看看某些工程部分是否可以較2029年更早推展。

至於從現在起計，第一期是否需要10年時間完成，我們希望在下一階段看看有否壓縮的空間。

主席：現在到我提問。就善用紅磡站周邊及海濱一帶的用地，正如剛才發言的委員所說，我也極表支持。但目前有很多地方仍屬概念性質，尚未有足以讓我們安心的具體規劃，因此大有需要進一步深化的需要。
[[014332](#)]

今天這個議程正好讓政府同事聽到議員的意見，希望在接下來的工作，政府能夠做得更好。我個人認為，政府目前的取態是希望盡量利用市場力量。因此，相關土地在地積比和高度限制方面如何用好用盡是必要的。樓宇會否太高，遮擋了景觀等，這裏要作出平衡，因為如果樓宇欠缺商業價值，怎麼踏出第一步？因此，我認為需要利用好高度限制及地積比。

另一方面，關於遊艇和帆船的停泊，我聽到委員表示支持，但也提出很好的意見，就是局方一定要考慮產業如何配套。因為這不僅提供泊位，而是希望不僅能帶來遊客，並為相關產業提供適當的活動空間，因此需要相應的配套空間，所以這是應該的。

還有一點，不僅是這發展區要考慮，在其他發展區也要考慮，那就是泊車問題。很多同事認為盧偉國在上星期五的交通事務委員會會議大發雷霆，感到很驚訝。但事實是，私家車的泊位不足，目前的泊位比例是1：1.14，但商業車的泊位缺乏

情況更嚴重，3輛商業車只有兩個泊車位，長期以來也沒有改善。職業司機多可憐！沒有一個正式泊車的地方，晚上違泊，早上起來發現一張或兩張“牛肉乾”，當天隨時“白做”。

再者，不僅是下班後泊車，在工作期間有時需要泊車，例如在尖沙咀和紅磡常見的旅遊巴經常要停泊讓遊客下車吃飯和購物，迫使他們在路邊違法泊車。有時候在尖沙咀看到一兩行車輛被迫違泊。作為職業司機，他們每天都要為此事而煩惱擔心，帶來經濟損失，這是否會引來民怨？

剛才常任秘書長提到要做好紅磡交匯處的配套，包括泊車的地方會調整，以提供更理想的停泊地方。我希望特別為商業車設想，例如在這一帶工作的旅遊巴能找到真正可停車的地方(計時器響起)。這個規劃問題很嚴重，不能迴避。因為土地開發不僅為了興建住宅、寫字樓或商場，亦為經濟和民生提供應有的土地作為配套，這是必要的。這只是我的意見，常任秘書長可選擇是否需要回應。

發展局常任秘書長(規劃及地政)：謝謝主席，我盡快回應。主席說得很對，這次初步的土地用途建議較概念性，還需要更多工夫在下階段進行詳細研究和技術評估，希望能在下一階段完成後更好地回答剛才議員提出的問題。我非常感謝今天議員提供很多好的建議，並且大致上認同我們的大方向。

我非常感謝主席同意應該有高的地標大樓。正如主席剛才所說，發展高的地標大樓的需要平衡不同因素。雖然我們重視景觀，但項目是否能推進還要考慮發展參數、商業吸引力及元素是否多元化，要從多方面考慮。

此外，主席提到遊艇停泊設施不單要看泊位供應，還要考慮整個產業鏈需要甚麼配套。正如剛才葉太也提醒我們，我們會與其他政策局進行討論。泊車問題確實重要，我們會藉此機會研究不單是私家車，正如主席提議，能否增加一些“搵食車”、商業車，尤其是旅遊巴的泊位，我們會在下一階段詳細研究。謝謝主席。

主席：我們先前就《保護海港條例》進行的修訂，其實也是要讓我們日後必須進行的海上工程提供較能開展的空間，這也是為這項發展提供一些有利的因素。

我們已完成這個項目的討論。我們從討論看到，大家在政策、大致的規劃上也是同意這項發展，但有待進一步深化，或許在適當時再前來相關的委員會討論，謝謝。

現在進入下一個項目。今日的議程第V項，就是“工務計劃項目第371WF號(部分)——牛潭尾濾水廠擴展工程——主項工程——第一期；及工務計劃項目第377WF號——新界北區食水供應改善工程”。大家已有相關文件。

請政府代表進入會議室，包括發展局副局長林智文先生，以及他的同事出席這個項目。

本項目涉及撥款建議。請委員注意，根據《議事規則》第83A條的規定，如有委員要就他有直接或間接金錢利益的議題發言，該委員需要在披露有關利益的性質後才發言。有需要發言的委員現請按下“要求發言”按鈕。

歡迎政府的代表出席這個項目，我先請副局長作簡介，以及其後以電腦投影片作介紹。

發展局副局長：謝謝主席，謝謝各位議員。就着北都的發展，人口及就業都會增加，所以我們亦需要加強食水配套，以處理所帶來的需求。我們已就短期、中期及長遠的食水供應，制訂一套完整計劃，並會有秩序地推進。現在我們前來就中期的需要申請撥款，加強我們的濾水及供水設施。或者我請水務署的同事就着我們的建議，為議員作簡介。謝謝。

水務署總工程師/顧問工程管理：謝謝。北都包括元朗及北區的食水供應改善計劃，分別由編號371WF工程計劃(部分)及編號377WF工程計劃組成，以應對北都發展項目在不同階段的食水需要。

371WF號工程計劃(部分)為牛潭尾濾水廠擴展工程——主項工程——第一期，估計工程費用約為115億4,000萬元。

377WF計劃為新界北區食水供應改善計劃，估計工程費用約為10億8,000萬元。水務署署長建議把這兩項工程計劃提升為甲級，並得到發展局局長支持有關建議。

請議員參閱討論文件附件1。因應新發展項目的用水需求，水務署會優先考慮通過翻新，改善區內現有的設施，或調配鄰近濾水廠剩餘水量以滿足需求。若有關方法仍未能有效解決所需，水務署便會考慮擴充現有的濾水廠的濾水能力，或研究興建新的濾水廠。

在元朗方面，現時天水圍、洪水橋、元朗、屏山、新田、米埔及牛潭尾一帶的食水供應，都是由牛潭尾濾水廠及凹頭濾水廠負責。目前食水供應量足夠應付區內人口及短期發展到2030年的需要。至於北區方面，現時古洞北及粉嶺北的食水供應由上水濾水廠負責，目前食水供應量足夠應付區內人口及短期發展至2030年的需要。

但是，隨着洪水橋/廈村、元朗南、新田科技城及牛潭尾新發展區等發展項目陸續推出，我們預計元朗一帶的食水供應量會在2031年出現短缺的情況。因此，我們建議通過371WF號工程計劃(部分)擴充現時牛潭尾濾水廠的能力，由現時每日23萬立方米增加到44萬立方米。

同樣，隨着古洞北新發展區、粉嶺北新發展區、河套區港深創新及科技園、新界北新市鎮優先發展區等項目陸續推出，我們預期北區的食水供應會在2031年出現短缺的情況。因此我們建議通過377WF號工程計劃，由大埔濾水廠調配每日30萬立方米的食水到粉嶺北一帶。

這兩個工程計劃可以滿足元朗及北區由2031年至2036年的需要。水務署亦會適時檢討這兩個區份的需要，在2036年後作適時檢討，審視牛潭尾濾水廠是否需要再擴充其濾水能力，又或在新界北新市鎮尋找適合地方，再新建一些濾水廠。

討論文件附件1附錄1顯示了371WF號工程計劃(部分)的涵蓋範圍，包括牛潭尾濾水廠、清攸路及新潭路。有關工程包括敷設長約8公里、直徑介乎1.4米至2米的食水管，連接牛潭尾濾水廠至博愛交匯處及丹桂村附近的食水供應系統。敷設水管的工程約佔工程費用的15%。

[[015514](#)]

另外，在清攸路，我們會增建一個容量為54 000立方米的主食水配水庫，配水庫工程約佔工程費用的10%。

我們除建議擴充牛潭尾濾水廠的濾水量，由每日23萬立方米增至44萬立方米之外，我們亦會預留備用空間，供日後濾水廠提升至每日64萬立方米的需要。假使這個濾水廠日後真的需要進行餘下工程，我們所需要的就只是在濾水廠新增一些機電設備，以及於元朗市中心一帶鋪設一條長約3.2公里、直徑1 800毫米的水管。

現在大家從投影片看到，這個載於附錄2的藍色部分，就是擬建的新濾水設施，約佔工程費用40%。另外，我們也會改善現有濾水廠的濾水設施，提升效率。圖中綠色的部分就是現有的濾水設施，相關改善費用約佔工程費用10%。[\[015636\]](#)

除此以外，我們亦要同時提升原水量供應到濾水廠，圖中虛線部分，現在大家見到我圈着這個地方，即藍色這個虛線部分，就是原水道的供應出口。由於這條隧道的容量不足以應付將來的需要，我們需要另外興建一條連接通道，連接兩個原水交匯處，以及位於現時在林村郊野公園雞公嶺下的兩條原水道。連接通道內會容納原水輸送水管、工程車輛通道、通風系統、電力及消防等裝置，以供日常及檢查維修之用。相關設施約佔工程費用10%。

於附錄3所示的是現時及將來的原水供應系統的安排。其實每年1月至11月，牛潭尾濾水廠及其下游的濾水廠及水塘，均會使用東江水供應的，即我現在所示的這個部分。而在每年的12月，東江水停水維修期間，原水供應會轉為由船灣淡水湖這一部分供應。擬建的連接通道在圖中以藍色部分顯示。通道將分別通過原水交匯處G2室及G3室，連接兩條原水隧道。[\[015749\]](#)

附錄4顯示了連接通道的橫切面，相關通道約寬12米，高12米，直徑2米的原水水管會敷設在行車道的下方。連接通道將會配以獨立抽風系統、消防及電力等裝置。有關工程計劃不需要徵收任何私人土地，對交通及環境均不會造成長遠及重大影響。早前，我們已諮詢相關的鄉事委員會及元朗區議會轄下的城鄉規劃及發展委員會，並得到相關委員會的支持。

371WF號工程計劃(部分)我們預期會在5年半內完成，工程費用估算約為115億4,000萬元。

而關於編號377WF工程計劃，請議員參閱討論文件附件2附錄1。工程範圍主要包括敷設總長度約為5.2公里、直徑介乎600毫米至1 400毫米的水管，連接大埔濾水廠至康樂園附近的食水供應系統，以及由塘坑經樂業路至粉嶺北附近的食水供應系統。

當中約有1公里長的水管走線需要橫跨吐露港公路、東鐵線及沙頭角公路龍躍頭段這些交通主要幹道或重要交通設施，有關工程會以無坑挖掘方式進行。敷設總長度約為5.2公里的水管的費用，佔工程費用大約50%。除此以外，我們會在塘坑興建一個每日抽水量達40萬立方米的抽水站，估算佔工程費用大概30%。

除此以外，我們會同時在大埔抽水站更換一些機電模組及裝置，有關更改工程約佔工程費用的5%。有關工程不需要徵收任何私人土地，對交通及環境不會造成長遠及重大影響。我們早前已諮詢大埔及北區區議會轄下的地區設施及工程委員會，並得到相關委員會的支持。我們預計377WF號工程計劃可以在5年內完成，工程費用估算約為10億8,000萬元。我先簡介到這裏。

主席：謝謝。現在是委員提問時候，每人連問連答4分鐘。先請田北辰議員。

田北辰議員：主席，現在整個北都要花很多錢，現在當局“斬件式”分開上來立法會提出撥款建議，研究設計要申請撥款，土地平整要申請撥款、建橋築路亦要申請撥款。單說食水，兩個月前便就洪水橋淨水設施前來立法會申請撥款66億元。今天牛潭尾濾水廠又申請115億元，同樣說是北都發展，我真的很擔心這是一個無底深潭。當局可否告訴我，還有多少是與北都水務有關的項目會拿上來呢？以及大致會涉及多少錢，好讓我也知道一下。

我現在感到最憤怒的，是原本答應了的項目就擱在一旁，同樣是北都的元朗六鄉污水渠，等了十多二十年，仍未動工。

兩年前答應我們興建洪港鐵路，又說暫時不興建，但人口卻一直搬入區內，發展就陸續有來，我們實政圓桌沒法再支持任何北都的發展撥款，直至當局就洪港鐵路落實一個確實的時間表。我先此聲明。

說回今天的牛潭尾濾水廠，我想問一問，現在當局提出這個新的和upgrade現在的濾水設施，濾水量由現在每日23萬立方米提升到44萬立方米，這工程大致上會用整個工程費用的一半，即大約58億元。參考同類工程，大埔濾水廠在2012年撥款，當時是由40萬立方米增加到80萬立方米，整項撥款是62億元。那麼我又假設工程大約一半是拿來做濾水廠的，即是大約31億元。

好了，蘋果和蘋果比較，牛潭尾這個項目，每1萬立方米平均要用2.8億元。大埔濾水廠每1萬立方米就用8,000萬元，事隔13年上升三倍半。我看回土拓署的Civil Engineering Works Index，2012年是564，2025年是861，上升五成。在這段期間署方的index上升五成，你們就上升三倍半。我想了解為何相差這麼遠？是否不是蘋果和蘋果比較，而是蘋果和葡萄比較呢？謝謝。

主席：副局長。

發展局副局長：謝謝主席。首先，就着北都，因為它是一個大型的發展項目，我們在說的可能是20年，中間也有很多不同的配套，所以很難一次就知道所有需要撥款的項目。當然，例如剛才所說的食水，我們有一個很清楚的計劃來處理中期的需求。

將來、再長遠點的話，若我們有需要提升這個濾水廠的濾水量，由44萬立方米增加到64萬立方米的話，亦可能需要在新界北新市鎮開設一間新的濾水設施。但是，今天我們提供不到那個價格，因為說這麼多年後的設施，以機電為例，可能科技的改變，或各方面的因素，其實價格會與今天不同，變相今天提出來的價格也未必是有參考價值的數字。

剛才田議員也提及一些其他項目，例如淨水設施、排污設施，這些是支持北都發展必須的設施，亦是一些改善鄉郊的城

鄉共融設施。其實政府就着這些工務工程撥款，都設有嚴謹機制，我們會有一個Resource Allocation Exercise (RAE)，就每一年的狀況去決定撥款，所以每一個項目我們都會有節有度地推進。

剛才田議員提及價格的問題，我在此可以分享一點資料，因為我們現在文件所說的價格是我們稱為MOD(按付款當日價格計算)，因為是分5年以上付款，所以是將inflation(通脹)計算在內。如果我們想作比較，也許為方便計算，我們可以將手上的數據，將之變回去年9月作為那個時間點去計算那個價格。

其實如果我們看回那40%，是用來增加那21萬立方米的淨水能力，即是濾水能力，平均來說每1立方米——我們通常用每1立方米來做標準——大概在16,000元至接近17,000元左右，這是1立方米的淨化食水。而大埔濾水廠那個其實並不是佔一半的，因為那個工程已經完成，所以我們可以看回那個費用。如果我們將之化回2024年的價格，令兩者可以equal footing來比較的話，大概是13,000元多一點，即1立方米來說。換句話說，是13,000元與16,000元的比較。

其實我亦可以提供多一個數字供大家參考。我們最近做過一些濾水設施，是在貝澳和沙田，所說的是每1立方米11,000元至17,000元不等，當中的影響因素例如機電設計等各方面都會有影響的。我想帶出的是其實這個項目與大埔那個不是有很大分別的，即使相對其他項目而言，也屬合理的估算。我想補充多一句的是，今天而言，現在這個也只是一個估算而已，其實我們現正進行招標，到我們提交工務小組委員會審議時，我們會有更確實的回標價，我們初步估計應該是會較我們估算的價格為低的。

主席：另外，就田議員提到的一些鄉郊工程，或者副局長可於會後與他溝通一下，好嗎？

發展局副局長：可以，謝謝主席。

主席：下一位，林新強議員。

林新強議員：主席，要發展北都這麼大型的設施，以及要增加這麼大量的人口到元朗區，當然一定要做好基建設施，以及提供穩定的食水供應，這很重要，所以我是支持政府這兩項工程的。

不過，關於牛潭尾濾水廠的擴建，我看到那個工程設計是由牛潭尾接駁到元朗，要通過元朗市內的現有食水管，然後再接駁到其他地方。據我所知，現在元朗的地底食水管都有老化的問題，爆水管時有發生。如果我們擴建了牛潭尾濾水廠，進一步增加供水量到元朗的食水管，我想問一下，因為我有一個擔心，就是當局有否研究這些食水管能否應付增加這麼多供水量呢？還是申請的撥款已包括更換那些水管？謝謝主席。

主席：副局長。

發展局副局長：謝謝主席，謝謝林議員的問題。這次我們申請的是新敷設的食水管，因為要處理大一點的用量，林議員提出一個好valid的point，就是舊水管怎麼處理呢？其實我們一直以來，就着一些現有水管，都會適時用一個風險為本的原則來評估是否需要更換。以去年為例——如無記錯，應該是去年——我們曾前來立法會，申請撥款更換一些大直徑的水管，在不同的區份都有。

所以元朗區我們也一直會進行監察，例如我們有智管網，運用科技來監測。爆喉熱點，就是如果某個地方在一年之內爆水管兩次——如果沒記錯的話——我們會特別提早視察該地點是否需要更換水管，所以更換水管是我們恆常進行的工作，但這次我們主要是處理區內因為多了食水供應而要新敷設的喉管。

林新強議員：明白。

主席：Okay。請林筱魯副主席。

林筱魯議員：謝謝主席。在北都的發展中，最基本的基建擴展，坦白說，是一定要做的，但我想提出兩點，而其中一點是令人憂心的，因為不管在文件，還是剛才的介紹，當局都說現有那個供水量到2031年基本上就會出現不足的情況。但這兩項工程基本上要用5年、5年半的時間才能完成，這是在一切順利的情況下。今天已是2025年，簡單來說，時間很緊迫。

我想了解的是，在過程中如果真的出現甚麼情況，因為當局說有些地方要用無坑挖掘，亦要建隧道——當然我相信當局已掌握一定的土力資料——始終存在一定的工程風險。如果有甚麼閃失，當局其實有沒有後備方案？還是當局認為完全有足夠的空間，雖說2031年現有的供水量會不敷應用，但其實已在預算之內，當中已保留一定的彈性？這是第一個問題。

第二，始終兩個項目加起來都要超過120億元，這並不是一個小數目。我看到有些地方要採用無坑挖掘，從施工而言，它當然有其優點，但以我的理解，亦一定會較昂貴。我想通過這個會議了解一下，究竟當局曾否就那些位置，包括需要用隧道的位置，考慮其他的替代方案？若然曾考慮而最終沒有採用，當中的困難或挑戰為何？謝謝主席。

主席：請副局長。

發展局副局長：謝謝主席。第一點是關於時間方面。我們現在所講的，是直至2036年全部居民入伙，我們都處理得到的，居民是在2031年開始陸續入伙。所以，我想指出兩點：第一，我們預期需要的那5年半時間，其實水務署已掌握很多經驗，並據此提出這個較合理並認為可以做得到的時間；況且，並非所有人口都會在2031年馬上全部入伙的。我們預期在2031年至2033年，遷入的人口和就業人口會陸續在這裏建立、build up，所以其實我們有一個合理的發展時間表；加上並不是2031年所有人口已立刻到位，所以我們有信心可以處理得到食水的需求。這正是為何我們今天前來申請撥款，我們就是希望穩妥一點，考慮到正常來說要預計一些“雨水期”，或者一些交通措施，以便我們在2031年就已可以做到我們的工夫。這就是關於時間表方面。

[020920]

[021130]

第二是無坑挖掘方面。其實如果情況許可，我們也盡量希望開坑的，因為開坑的方式的確會較為便宜。我們主要是在8公里食水管中有3.5公里是無坑的，而在10億元那項工程中，我們在5公里中有1公里是用無坑的。我們有這樣的考慮，是因為前者我們主要考慮到新潭路是比較繁忙的道路，以及我們的走線要橫過青山公路交通十分繁忙的地方，所以我們必須採用無坑挖掘才能處理得到，還有一些地方是經過一些drainage reserve、排水渠，開坑的話，基本上很難做得到(計時器響起)，所以要無坑。另外，說回剛才10億元那項工程，它經過的地方有部分是在吐露港公路，有部分橫跨港鐵東鐵線路段，那些地方都不能夠開坑的。

主席：在下一位發言之前，我提醒各位今天這個會議的原定時間是直至下午4時45分，但現在尚有3位委員要發言，那便可能會超時。我暫定延長會議時間到下午5時，可能不需要到5時的。下一位，洪雯議員。

洪雯議員：謝謝主席。我也想跟進剛才田北辰議員所說的北都整體供水的畫面，其實水務署在2月底也曾前來發展事務委員會為洪水橋淨水設施第一期申請撥款67億元，而今天是牛潭尾濾水廠工程第一期申請115億元，以及新界北區食水供應改善工程11億元，而且局方也提到下一步就是新界北新市鎮的濾水設施，屆時會提交上來審批。[\[021354\]](#)

我明白整個北都的供水系統要在第一批居民入伙前將水管敷設到位，不過我想知道水務署有沒有制訂整個北都供水系統的落實版圖，有沒有完整的full picture及時間表？即是會否將整個北都的水務設施進行總體考慮，例如進行統一採購，從而節省一些成本，又或通盤考慮供水區域的劃分，讓設施能夠發揮最大的效率、效應？例如有些項目可能開支多了，但從整個北都來看是省了錢的。我在希望局方不會為了早期省錢，但是未來可能花的錢更多。謝謝。

主席：副局長。

發展局副局長：謝謝洪議員。首先，議員提到一個很好的意見，就是集體採購，其實我們最近在另一個場合說到建造成本時，我們也正考慮會否集體採購一些材料以減低成本，這是所有工務工程我們都會考慮的。

或許我想花一點時間，說明北都整個畫面是怎樣的。現在我們看到的這張圖只是顯示2031年到2036年的情況，但2036年之後情況會怎樣呢？我們的計劃是，第一，將來北都在元朗那方面的供水，主要會由現有的凹頭濾水廠，以及將來擴充了的牛潭尾濾水廠供應。今天來說，後者我們會擴充到44萬立方米，將來我們可以擴充到64萬立方米，這個我們是知道的，只是我們認為現時這麼早便就一些機電設施申請撥款，其實未必最符合成本效益或是最準確的估算。但是有一些工程其實我們是已作預計的，例如我們有一個配水庫，我們預計將來它是可以處理64萬立方米水量的，所以我們是有一個完整的計劃。

那麼往東邊北區那裏，現在我們有幾個方法，其一是我們在上水有一個小型的上水濾水廠，以及正如剛才所說，我們也不是動輒要興建濾水廠的，我們可以調撥大埔濾水廠的餘力，我們可以在那裏搭建水管供給北部。

在北部那邊有一個板塊，就是新界北新市鎮，發展面積佔地1 175公頃，但我們現在優先發展就只是200公頃多一點而已，其他那些規劃，雖然我們有初步想法，但還要敲定的，所以我們要視乎那個規劃再決定我們所需的供水量。我們已考慮在新界北新市鎮提供一間名為新界北濾水廠，但其詳細設計及規模，則要視乎發展情況再作決定。我希望能帶出的是，其實水務署就着整個北都的食水供應，是有一個完整構思的。

(副主席林筱魯議員代為主持會議)

副主席：如果沒有跟進，下一位是姚柏良議員。

姚柏良議員：謝謝副主席。因應北都的發展，未來的用水量會提升，這次這兩項工程，即是牛潭尾濾水廠的擴展工程，以及

新界北區食水供應改善工程，我覺得是有需要進行的，我對此表示認同。不過，我也想關心了解多一點。

看回資料，牛潭尾濾水廠應該是在2000年開始啟用，我從我的新界地區辦事處聽到當區居民說有地下食水管漏水問題，我想了解一下，北都一帶，例如新田、加州花園、錦綉花園、錦田、元朗、天水圍，這些地方的地下食水管的使用年期是多久？它們的地下食水管狀況如何？甚麼時候要全面更換這些食水管？我知道市區當年也用了很長時間進行地下食水管的大型更新，我也想了解北都這些未來的新發展區，目前那些地下食水管狀況如何？例如一些屋苑的地下食水管漏水問題，會否因為業權等原因，而未能得到即時有效解決？這方面不知道局方能否回應一下？謝謝。

(主席恢復主持會議)

主席：請副局長。

發展局副局長：謝謝主席。我們的水管，其實香港應該大概有 [021906] 8 000多公里，我們在2000年至2015年期間，更換了3 000公里。當然這麼大型的更換，對交通等各方面都會有影響，所以我們現在一直採用風險為本的方法安排先後次序，我們應該再做了400多公里，較小型的更換。去年，我們也曾申請撥款更換20公里、較大直徑(即是600mm到1.2米直徑)的水管。

其實這方面我們一直以來都有監察，例如我經常提到我們有個智管網，將香港分成2 400個區域監察有沒有水管滲漏，如果有便會盡早復修。所以，回答這個問題，簡單來說，一直以來，不管是新界、北都，還是市區，我們都會密切監察水管有沒有滲漏，從而適時進行更換。當然，剛才提到會否有些水管涉及私人屋苑的業權問題，那些情況我們難以一概而論，但政府都會盡力幫忙，因為食水是寶貴的資源，我們也不希望浪費。

主席：如果沒有跟進，那就到我本人提問。首先，我對這兩個項目表示支持，因為食水供應、濾水，這些是民生必要措施，香港在這方面，一直以來都做得好的，正如剛才也有委員關注 [022023]

水管老舊、更新等等，其實這方面正如剛才副局長已作解釋，以往都做了不少這方面的工作，所以我表示支持的同時，希望局方下一次到工務小組委員會時，特別就現在新的食水、濾水以至食水供應管道等方面較智能的技術應用解釋一下。因為就算做了這麼多工夫，水管滲漏仍然會浪費不少食水。我們一方面呼籲市民不要浪費食水，但另一方面，技術上我們如何堵塞這個漏洞呢？這方面仍有很多工夫要做，所以我建議局方在下一次提交工務小組委員會的文件時不妨就此解釋多一些，好嗎？

發展局副局長：好的，謝謝主席，我們會在下次提交文件時加入這些資料，以及我想回答姚議員剛才的提問，我忘記回答，不好意思。一般水管如果保養得宜，50年、60年都可以的，但視乎地方，如果有些地方在水管上面有很多大型車輛行走，可能會影響到水管的壽命。

主席：好的，謝謝。如果沒有其他委員再提問，這個項目的討論到此為止。我一直聆聽也沒有委員反對這個項目，我們贊成當局將文件提交工務小組委員會考慮，不過正如我剛才所說，對於如何智能化以提升整個系統，局方不妨在提交工務小組委員會之前在文件多作一點解釋。

發展局副局長：好的，謝謝主席，我們會這樣做。

主席：我們完成了這個項目，下一個項目，“其他事項”，如果委員沒有其他事項提出，我宣布會議結束，謝謝。
